

Bicicleta como alternativa de transporte

Categories : [Pedro da Cunha e Menezes](#)

No Brasil, há cidades que bem poderiam se inspirar no modelo bogotano e avançar. Recentemente, em viagem pelo Nordeste, pude testemunhar algumas iniciativas alentadoras, como as de Aracaju (Sergipe), onde vi ciclovias repletas de pessoas indo e vindo sobre duas rodas com roupas de trabalho; e em Salvador (Bahia), que está completando um grande corredor cicloviário na orla entre o Rio Vermelho e Itapoã, com direito à ligação por ciclovia até a Paralela, através do Parque do Pituaçu, vigiado por policiais militares devidamente montados em suas bicicletas.

Por outro lado, o Rio de Janeiro, infelizmente, parece ter arrefecido. A capital fluminense foi a pioneira no país em montar uma excelente rede cicloviária, em suas zonas Sul e Oeste, e hoje encontra-se bastante interligada, permitindo ao ciclista de lazer executar grandes viagens. A ciclovia carioca também leva o pedaleiro até grandes universidades, como a PUC, a Santa Úrsula e a Veiga de Almeida, bem como ao coração financeiro da cidade, facilitando a vida das pessoas que estudam ou trabalham. Recentemente, contudo, houve alguns retrocessos. Os chuveiros, vestiários e bicicleários que haviam sido previstos nos contratos de concessão pública de uma série de garagens subterrâneas de automóveis, construídas no centro da cidade em princípios do século, acabaram sucumbindo ao *lobby* rodoviário e tiveram seus espaços ocupados por mais vagas para carros.

Além disso, literalmente jogou-se dinheiro público fora com a execução mal feita da ciclovia Tricolor e da ligação Lagoa-Botafogo. Ao que tudo indica, foram projetadas por alguém que nunca subiu em uma magrela e resultaram em traçados tão mal feitos que os ciclistas os rejeitaram, preferindo pedalar nas ruas, onde são obrigados a dividir o espaço com carros e ônibus. Por fim, o estado de deterioração das ciclovias da Floresta da Tijuca e da Rua Pacheco Leão preocupa. Nada, contudo, que comprometa (ainda) a Rede Carioca de Ciclovias e que não possa ser consertado. Eis um desafio ao novo prefeito.

Por fim, o caso de Bogotá me lembra, com uma ponta de tristeza, nossa própria capital, Brasília. Plana, cheia de espaços que possibilitariam a construção de ciclovias sem interferência no tráfego de automóveis e com centros laborais e de estudo espacialmente concentrados, a cidade tinha tudo para ser o paraíso da locomoção em duas rodas. Uma ciclovia correndo o Eixão, de ponta a ponta, ligada por um ramal à Esplanada dos Ministérios, poderia ser um grande catalizador do uso do transporte alternativo. Analogamente, as entrequadras poderiam albergar rotas cicloviárias. Por outro lado, bastaria a vontade presidencial para que todos os ministérios, onde substancial parcela

da massa trabalhadora brasiliense bate ponto, fizessem pequenas obras, instalando chuveiros e vestiários em seus subsolos.

Em poucos anos, o investimento se pagaria em termos de menor gasto com problemas de saúde e com economia de gasolina. Em qualquer país razoável, essa decisão já teria sido tomada há tempos. Se depender da classe dirigente do Distrito Federal, parece que vai demorar. Mas há luz no fim do túnel. Em recente conversa com Cláudio Langone, ex-secretário-executivo do Ministério do Meio Ambiente, fiquei sabendo que o Banco Mundial teria condicionado a liberação de empréstimos à capital à construção de ciclovias. Oxalá!